ECO DE TERUEL

PERIÓDICO DEMOCRÁTICO Y DE INTERESES GENERALES.

AÑO II.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN
En Teruel.—Un mes 0'50 pesetas.
Fuera.—Tres meses 1'75.
Administración, Tozal, 1.
PAGO ANTICIPADO.

DOMINGO
11 de Diciembre 1887
SE PUBLICA SEMANALMENTE.

ANUNCIOS.
A cinco céntimos línea para los suscritores; á diez para los que no lo sean.
Remitidos y esquelas de defunción á precios convencionales.

NUM. 82.

LOS PROYECTADOS FERRO-CARRILES DE LA PROVINCIA DE Teruel.

I.

En *La Derecha* de Zaragoza, donde han visto la luz pública casi todos nuestros trabajos en defensa de los ferro-carriles proyectados en la provincia de Teruel, y en su número correspondiente al dia 26 del corriente mes aparece un artículo firmado por *Anitorgis*, pseudónimo escogido por persona de indudable competencia en la materia, pero que en manera alguna podemos manifestarnos de acuerdo con sus tendencias y propósitos.

El artículo de referencia lleva por título «Una solución de ferro-carril á Teruel» y comienza con el siguiente párrafo:

«Puesto que existe quien ha iniciado ya la campaña en favor del concurso,—lo cual aplaudimos,—y aducido en pro de él argumentos de gran peso como lo sucedido con el ferro-carril del Noroeste, nosotros no penetraremos en ese terreno, respetando la gloria que le cabe al que la acaba de iniciar, en cuyos argumentos bien merece fijen su atención, lo mismo los representantes de dicha provincia que la Comisión gestora de Teruel del expresado ferro-carril, la que no debe darse por vencida,—suceda lo que suceda,—hasta conseguir el fin apetecido.»

Después de aparecer las frases de elogio que encierra el párrafo trascrito entremos en materia.

Dice *Anitorgis* que construido ya el ferro-carril económico de Zaragoza á Cariñena y proyectada la continuación de esta línea hasta Daroca, podria ser una solución para la provincia de Teruel continuarla hasta su capital, si la idea del concurso no ofrece mejores resultados que las subastas verificadas.

Al efecto, y en defensa de su pensamiento, aduce várias datos intentando demostrar, no solo su bondad, sino tambien las seguridades de una pronta realización.

Dice que el proyecto de ferro-carril económico de Cariñena á Daroca se hizo ley por las Córtes—después de haber hecho el depósito correspondiente—el dia 10 de Julio de 1885, siendo sancionado por la corona y que el 14 del propio mes apareció en la *Gaceta* oficial de Madrid en su número 195.

Conocemos ese proyecto y esa ley cuya proposición llevaba la firma del malogrado don Joaquin Ribo cuando fué presentada al Congreso el 18 de Mayo de 1885, y en prueba de que la conocemos copiamos su art. 3.° y último que á la letra dice así:

«Art. 3.° A los tres meses de aceptado el pliego de condiciones, donde se fijará la ampliación de la fianza prestada, deberá el concesionario comenzar las obras conforme al proyecto que se apruebe, debiendo hallarse el camino dispuesto para la explotación á los tres años.»

Sabíamos también que la Diputación provincial de Zaragoza ha acordado recientemente subvencionar en 2.500 pesetas por kilómetro los ferro carriles económicos que se construyan dentro de los límites de su provincia.

Lo único que ignorábamos es que haya compañía respetable que se halle en negociaciones para la construcción del ferro-carril de Cariñena á Daroca, á no ser que se haga referencia á la Compañía Catalana que, á raiz de la inauguración del de Zaragoza á Cariñena, trató en reunión solemne, á la que acudieron personas muy respetables por cierto de los pueblos interesados en la proyectada línea, de las condiciones en que la obra podria realizarse. De lo que allí pasó si que sabemos algo.

Lo que no sabíamos era que pudiera darse por resuelto el problema del ferro-carril de Zaragoza á Daroca si con esto se quiere decir que su construcción será inmediata.

Como para *Anitorgis* es ya un hecho, ó poco menos, la llegada de la locomotora por via estrecha á la ciudad de Daroca, sigue adelante en su propósito diciendo que lo que debe hacer la provincia de Teruel es gastarse *seis mil* duros en hacer los estudios de un ferro-carril económico de Teruel á Daroca y luego hacer el depósito correspondiente para obtener la concesión, ó lo que es lo mismo emplear *trece mil* duros mas, trasfiriendo después el negocio á una compañía respetable, que podria ser por ejemplo la Compañía Catalana, según se deduce.

Anitorgis vá aún mas allá, y aconseja á la comisión gestora de Teruel, que estudie no sabemos que ley de Montero Rios, por la que se autoriza á verificar la locomoción á vapor por rails, haciendo uso de las carreteras del Estado y en este caso la solución seria mas fácil.

Para completar su pensamiento dice también *Anitorgis* lo que copio á continuación.

«Lo hemos dicho varias veces y lo volvemos á repetir ahora, que sería muy conveniente que la Diputación provincial de Teruel, imitando el patriótico ejemplo de la de Zaragoza, acordára el subvencionar con 2.500 pesetas por kilómetro á todos los ferro-carriles económicos que se construyan en dicha provincia, porque ellos son los llamados á desarrollar tanta riqueza minera como la misma atesora, sin que hasta el presente ¡oh vergüenza! haya sido saludada por el silbido de la locomotora.»

Ya lo sabe la provincia de Teruel, gracias á su anónimo y desinteresado defensor. Debe comenzar por gastarse *seis mil* duros en los estudios de un ferro-carril de via estrecha entre Teruel y Daroca; acto seguido depositar *trece mil* duros mas para solicitar la concesión, trasfiriéndola después á la Compañía Catalana, subvencionándola con las mencionadas 2.500 pesetas por kilómetro y como estos son 90, con 225.000 pesetas tendria bastantes, las que unidas á las partidas anteriores suman 320.000 pesetas ó lo que es lo mismo 64.000 duros. Con este *pequeño* sacrificio enlazaria con Zaragoza por Daroca y Cariñena con un ferro-carril de via estrecha; verdad es que perderia toda esperanza de enlazar con la red general de ferro-carriles, quedando para siempre en el mayor de sus abandonos, pero en cambio la Compañía Catalana nada habia perdido.

O no sabemos leer ó esto y no otra cosa es lo que se desprende del artículo firmado por *Anitorgis*. ¡Tendria que ver que tras esa careta se ocultara el nombre de algún hijo de la provincia de Teruel!

Lo que esta provincia necesita y á lo que tiene legítimo y perfecto derecho es, á que se una su capital con la red general de ferro-carriles en las mismas condiciones que las demás. Sino bastan 60.000 pesetas de subvención dénsele 100.000 ó las que sean necesarias. No se olvide que se dieron:

368.000 pesetas por kilómetro de subvención á la línea de León á Gijón.
231.000 Figueras á la frontera de Francia.
223.000 Alar á Santander.
164.000 Ponferrada á la Coruña.
166.000 Játiva al Grao de Valencia.
151.000 Monforte á Orense.
132.000 Gerona á Figueras.
111.000 Burgos á Irun.
109.000 Campillos á Granada.
103.000 Córdoba á Belmez.

No se olvide tampoco que todas estas subvenciones abonadas por el estado ascienden á la enorme suma de 222 millones de pesetas y que lo que necesita no son mas que ocho ó diez millones.

Anitorgis pide á la provincia de Teruel un sacrificio de 62.000 duros para un ferro-carril de via estrecha. Nosotros pedimos mucho menos, *seis mil* duros para rectificar los estudios de la proyectada línea entre Teruel y Sagunto llevándola á Valencia y al puerto del Grao.

Lo que si le pedimos y le pediremos siempre con toda la energía de nuestra alma es que no dé oidos á las proposiciones de vias económicas en sustitución de las de via ancha que son las que necesita y á las que tiene perfecto derecho. Cuando Teruel esté unida con Calatayud y con Valencia por via ancha será oportuno y muy bueno hablar de vias estrechas para los ferro-carriles secundarios.

Defender hoy la via estrecha es trabajar por la ruina de la provincia como demostraremos en otro artículo.

II.

Ofrecia en mi artículo anterior demostrar las ventajas de los ferro-carriles de via ancha sobre los de via estrecha, pero en rigor de verdad esto no necesita demostración. Lo que por desgracia necesita demostrarse, uno y otro dia, es la imprescindible necesidad que tiene la provincia de Teruel de ser enlazada con la red general de ferro-carriles, y, dicho se está, que el enlace seria incompleto si se prescindiera de la via ancha, por ser de via ancha y no de estrecha, todas las líneas que constituyen la red general de la península.

He dicho que *por desgracia* hay necesidad aún de demostrar esto, porque he oido y oigo hablar de la conveniencia de abandonar el proyecto de via ancha por considerar mas factible el de via estrecha. Los que tal dicen, causan, tal vez sin pensarlo, el perjuicio mas grande que hoy se puede causar á la desdichada provincia de Teruel.

Todas las provincias de la península tienen ya enlace con la red general ó lo tendrán en breve plazo, sceepción hecha de la de Teruel. Conste que no esluyo á Soria por tener ya concesionario para su línea y estar hecho el depó-

sito definitivo, y que no escluyo tampoco á Almería porque tiene hoy en construcción dos ó tres líneas que en breve plazo enlazarán con su capital, hágase ó no se haga su deseada línea directa de Linares. Hoy puede decirse en verdad, que la única provincia abandonada en este punto es la de Teruel.

No se olvide que la nación ha subvencionado las líneas férreas que hoy se esplotan con *mil millones* de pesetas próximamente, cuya enorme suma ha salido de la provincia de Teruel como de todas las demás, correspondiendo á cada una mas de 20 millones de pesetas. Bien se yó que la de Teruel no es de las que mas contribuyen, pero aun cuando se rebaje de ese cálculo ó de esa proporción un 50 por 100 siempre quedaría bien demostrado que la provincia de Teruel ha contribuido con 10 millones de pesetas para la construcción de la red general de ferro carriles. Si necesita hoy esa suma no se hará otra cosa que devolverle su capital sin intereses y con el gran perjuicio de haberse visto postergada durante tantos años. Por lo tanto tiene completo y absoluto derecho á que se le atienda por el Estado en la medida de su actual necesidad que es en primer término enlazar con los demás ferro-carriles en esplotación.

No se olvide tampoco que tanto el señor Cánovas del Castillo como el señor Sagasta han reconocido la justicia que asiste á la provincia de Teruel en su pretensión.

Veamos ahora lo que sería esa provincia con un ferro-carril de via ancha ó con otro de via estrecha.

El ferro-carril de via ancha la pondria desde luego en rápida comunicación con la red general, y entraria en concierto con las demás provincias, enlazando en Calatayud, y no en otra parte, como demostraré después.

Hecha la línea de Calatayud á Teruel, los mismos intereses creados y que se crearán, buscarian su salida natural que es Valencia y no Sagunto como demostré también ó intenté demostrar en artículos anteriores. De este modo quedaría enlazada la provincia de Teruel por el Sur y por el Norte que es por donde ha dado siempre, y ha de dar salida á sus productos. Construidas estas líneas, se podria pensar en las trasversales que fuesen necesarias para la esplotación de su riqueza minera, lo cual no podria hacerse con la misma rapidez y en la misma proporción con la via estrecha.

Además, si el gobierno no se niega á dar la subvención necesaria, ¿qué razones de peso pueden alegarse para que la provincia de Teruel abandone su antiguo proyecto?

No se diga que el señor Navarro Rodrigo afirmó en pleno Parlamento que siendo él ministro no se aumentaría en un solo céntimo la subvención acordada, pues todos sabemos que lo espresó así por las seguridades que le daban, tal vez algunos de ese pais, de que era suficiente la actual subvención. Además, recuérdese también, que el mismo señor Navarro Rodrigo reconoció de una manera esplícita la justicia que asiste a la provincia de Teruel en sus pretensiones y ofreció hacer las obras por administración en caso necesario. Este caso no puede llegar, pues lo mas económico para el Estado es la subvención por alta que sea ó parezca.

En favor de la via ancha tenemos la razón, la justicia, la conveniencia y hasta el derecho reconocido.

Veamos ahora, aunque sea ligeramente, las consecuencias de la via estrecha.

En primer lugar ¿què trayecto habia de recorrer? *Anitorgis* nos ha dicho ya en reciente artículo que estando en esplotación la línea de Zaragoza á Cariñena, y asegurada la construcción, según él, de Cariñena á Daroca, bastaría con prolongar esta línea hasta Teruel. ¿Pero, es posible que haya un solo turolense que pueda aceptar esa solución? Con ella, para ir de Teruel á Madrid, habria necesidad de trasladarse primero á Zaragoza. De la esplotación de las minas y de las mercancías en general, no hay para que hablar, con un recorrido como ese y con trasbordos y detenciones indispensables por la imposibilidad absoluta de emplear el material de una línea en la otra.

Quiero suponer que la via estrecha se llevara de Teruel á Calatayud y no á Daroca. En este caso nos sucedería lo mismo con escasa diferencia perdiendo del mismo modo la esperanza de enlazar con Valencia, pues ese enlace no será posible sino enlazamos con Calatayud y la línea del Norte con via ancha, formándose así la gran trasversal entre las provincias del Norte y Noroeste con las de Levante.

Hablar de via estrecha cuando las demás provincias la tienen ancha es y será siempre para mi el mayor de los absurdos y el mas estupendo de los disparates.

Deseo como el que más el enlace de Teruel con Zaragoza pero ésto se realizara en tiempo oportuno en Daroca tan pronto como se construya la línea *ancha* de Calatayud á Teruel pero no antes, diga lo que quiera *Anitorgis*.

Se me ha dicho recientemente que la casa belga que acaba de adquirir la concesión de la línea de Torralba á Soria ha solicitado el apoyo de algunos de nuestros diputados para conseguir variar el trazado de la línea de mis preferencias abandonando á Calatayud por Torralba (Medinaceli.)

Comprendo la conveniencia particular de esos belgas, pero comprendo también que en manera alguna nos conviene secundar sus propósitos, sino que por el contrario, debemos combatirlos donde quiera que se presenten. Eso equivaldria al abandono completo de los intereses de nuestra provincia.

Y no se diga que Medinaceli (Torralba) está mas cerca de Madrid que Calatayud, pues este argumento no tendría fuerza alguna, como no lo tendría tampoco para mí una línea directa que viniera de Teruel á Madrid por Molina.

Defiendo con preferencia á todas la línea de Calatayud á Teruel por las siguientes razones, entre otras muchas que pudieran citarse:

1.ª Porque es la mas corta para enlazar con la red general.

2.ª Porque está ya aceptada por el gobierno y es ley, facilitando esta circunstancia su realización.

3.ª Porque en mi entender nos asegura el enlace por el Sur con Valencia y su puerto en época no lejana.

4.ª Porque nos permite enlazar en Calatayud con la proyectada línea á Palencia, enlace el mas corto posible con las líneas del Norte y Noroeste en la Península y en un dia, no lejano como se cree, con Francia por los Alduides, tomando en Soria la línea que partiendo de Torralba irá á Castejón.

5.ª Porque nos facilita la unión con Zaragoza y en su dia también con Canfranc, por Calatayud con via ancha y por Daroca con via estrecha.

6.ª Porque hará posible la esplotación en grande escala de nuestra cuenca carbonífera con el ramal de Luco á Utrillas que por la ley tiene ya subvención.

Y no digo más porque me parece que basta ya con lo dicho para que se comprenda la razón de mis afirmaciones.

¿Qué és preciso hacer para la pronta realización de un proyecto que por si solo ha de cambiar en plazo relativamente breve el actual modo de ser de esa provincia?

Insistir uno y otro dia reclamando del gobierno el cumplimiento de su deber y de sus repetidas promesas.

¿Como, cuándo y en dònde? De todas las maneras, todos los dias, y en todas partes.

Bien sé yo que los principalmente llamados á tomar iniciativas y á secundar las de los demás en este asunto, son nuestros representantes en Córtes, pero no es bueno tampoco lo que ahora se hace que es fiarlo todo á su cuidado.

Vèase sino lo que ocurre en los actuales momentos. En el Senado no tenemos representación efectiva pues tanto el señor Igual como el señor Torán, viven alejados de la Córte por sus achaques ó por sus ocupaciones.

Entre los diputados hay de todo. El señor Gasca ausente y sin duda muy preocupado con el ferro-carril en proyecto y nada más que en proyecto, de Val de Zafan á San Cárlos de la Rápita.

El señor Fernandez, cunero por Valderrobres, debe estar ocupadísimo pensando en la dirección apetecida.

El señor Salvador, cunero por Albarracin, acaba de tomar posesión de la plaza de subdirector de la compañía arrendataria en tabacos, cargo que debe llevar anejas muchas atenciones pues tiene asignado el sueldo de 15.000 pesetas anuales. Es de presumir que el señor Salvador no tendrá tiempo disponible para ocuparse de lo que pueda interesar á la provincia de Teruel.

El señor Santa Cruz está enfermo, según se asegura, y por esta poderosa razón no puede concurrir al Congreso.

Quedan únicamente los señores Castel y O'lawlor á quienes hago la debida justicia asegurando que uno y otro dia se lamentan de la inacción á que se ven obligados por desconocer los propósitos de sus compañoros en asunto tan importante y que por serlo requiere el concurso de todos.

Pero observo que este artículo es ya sobradamente largo.

Basta por hoy.

D. Gascón.

Madrid 4 Dbre. 87.

CRONICA.

Recomendamos á nuestros abonados los artículos que en otro lugar publicamos, debidos al laudabilísimo celo y patriótico interés con que mira cuanto al bien de esta provincia se refiere, nuestro ilustrado colaborador Sr. Gascón; é invitamos á los verdaderos amigos del pais á qué mediten sobre ellos y secunden la labor de nuestro infatigable paisano. El Sr. Gascón está en lo cierto. Tenemos derecho á que se nos haga línea férrea en las condiciones que la tienen la casi totalidad de las demás provincias, y no debemos ceder en nuestra justísima pretensiòn, pues desde el momento en que, batiéndonos en retirada, nos mostrásemos resignados y dispuestos á contentarnos con un ferro-carril económico, adiós para siempre la línea de via ancha, el verdadero ferro-carril.

Es, pues, preciso que la opinion se levante haciéndose oir de nuestros representantes en Córtes y del gobierno y que no ceje en la demanda hasta que nuestras aspiraciones se vean cumplidas y satisfecha la justicia. Hágase la via de Calatayud-Teruel-Sagunto y que vengan después, como tributarios de ella los ferro-carriles de via estrecha.

—

Hoy á las 5 y media de la tarde celebrará sesión extraordinaria la Sociedad Económica de Amigos del País para tratar de la renovación de la mitad de los cargos de la Junta del Monte y Caja de Ahorros.

—

Don Juan Gualberto Nougues y Vicent fiscal electo de la Audiencia de lo criminal de esta ciudad ha sido ascendido á presidente de la de Tremp, nombrando en su lugar para la fiscalia de esta Audiencia á don Luis Lopez Angulo, presidente de la de Lerma.

—

Ni el lunes ni el viernes celebró sesión ordinaria nuestro Excmo. Ayuntamiento.

Vamos, don Mariano, que esto pasa ya de castaño oscuro, y es preciso que el principio de autoridad y el prestigio de la primera corporación municipal de la provincia no queden por el suelo.

No es lo mismo lucir la *histórica banda* en las procesiones y actos oficiales, que hacer administración y dirigir la *cosa pública*.

—

Se da como seguro el nombramiento para un Juzgado de Ultramar de D. Juan M. Ferrer, vicepresidente de la Comisión provincial.

Lo que no sabemos es si se atre-

verá á pasar *el charco*, sin la competente autorización de *su padrino*, que ve con el mayor gozo los progresos y proezas de su ahijado en esta tierra donde tanto abundan los liberales por especulación y los patriotas á la fuerza.

¡Santa Fé...!

—

Celebraríamos que el Ordenador de pagos del Ayuntamiento, señor Gimenez, se dignára dar las oportunas órdenes para que se pague al personal de la casa alguna de las *tres* mensualidades que le adeuda, máxime cuando hay en la caja del municipio fondos suficientes para ello.

Recordamos, perfectamente, que el señor Gimenez Ramos ha defendido siempre desde los escaños de la oposición concejil el que se paguen con puntualidad sus haberes á los dependientes de la corporación que no cuentan otros recursos para el sostenimiento de sus familias.

¡Por caridad siquiera, señor Alcalde!

—

Nos consta de una manera cierta que hay varios de nuestros representantes en Córtes que se han declarado partidarios del ferro-carril de via estrecha. Otros defienden el de via ancha y estos en nuestro concepto están en terreno firme y se inspiran en los deseos de este olvidado pais, que tiene perfecto é indiscutible derecho á que no le cercenen lo que se ha prodigado á otras provincias que ni tributan tanto como la nuestra, ni pueden ostentar títulos tan gloriosos, conquistados á prueba de patriotismo, como esta les ha conseguido en momentos críticos para el gobierno de la nación.

Jamás exigiremos más de lo que nos corresponde, pero sentiríamos que se nos considerase de peor condición que á otras provincias hermanas.

—

Compuesto ya este número hemos recibido una carta de nuestro buen amigo, señor Gascón en la que nos participa que la ausencia de Madrid en estos momentos del Diputado á Córtes por esta provincia, señor Gasca, no puede estar por desgracia más justificada, por la reciente pérdida de su anciana y virtuosa madre.

Dice también que el señor Santa Cruz, mejorado ya, asiste diariamente al Congreso y se ocupa del vitalísimo asunto de nuestro ferro-carril.

—

Con la mayor regularidad se han llevado á efecto las operaciones de entrega de quintos y hoy se efectúa el sorteo de los mismos. Esto como es consiguiente, da á nuestra capital hace unos dias, bastante animación.

Variedades

¿SE PONDRAN LOS CALZONES?

A don Antonio Vicent.

Alerta, sexo feo; ojo avizor, sexo de la fortaleza, de la independencia y de la autoridad doméstica.

El sexo de la debilidad, el sexo de la sumisión, el sexo fragil que al menor soplo se rompe, la mujer, que hasta hoy ha estado sometida á la autoridad marital, aspira, apoyada en los extravios de ciertas teorias, á conseguir la emancipación, doméstica y social, tergiversando el orden natural en que siempre hemos vivido.

Las concesiones modernas que abren á la mujer las puertas de la universidad, para salir de ella con la investidura de licenciada ó doctora en derecho, en medicina ó en ciencias, y la universalidad del sufragio, que algunos estienden hasta el punto de concedérselo á las hembras, encierran en sí un principio que ha de servir á la humanidad femenina, para operar una gran trasformación en el modo de ser los pueblos en la actualidad. Falta la ilustración á la mujer, para divulgar á las demás de su sexo la teoria de los derechos que la igualan al hombre y la hacen acreedora á los mismos cargos en la esfera de la sociedad. El dia, no lejano, en que la abogada tenga su firme clientela, por los innumerables litigios ganados; la médica sus prosélitos, por las curaciones dificiles realizadas; la albaitaresa sus constantes parroquianos, por los solipedos salvados, y la comadre sus acérrimos partidarios por las muchas mujeres embarazadas que desembarazó, el sexo femenino dará un vuelco al mundo, derribando al pedestal del hombre y haciendo que este caiga envuelto, entre el polvo, debajo de la mujer.

Todos los puntos en que las mujeres celebran sus reuniones se convierten en asambleas donde calurosamente se discuten la postergación de su sexo y las altas prerogativas de que goza el contrario. En la casa de la vecina, en la de la amiga, en el lavadero y en el horno, se conspira sin cesar contra la clase hombruna, y se lamenta el abandono en que los hombres dejan á las mujeres, cuando aquellos se marchan al café, al paseo, á la tertulia ó á la taberna. No se puede tolerar esto; gritan en confuso tropel miles de ellas; y es urgente poner remedio á tales desmanes, si queremos evitar la llegada del dia en que se nos omita por completo. Pues bien; pronuncian todas; con lentitud iremos disgregando las facultades ilimitadas que los maridos gozan sobre nosotras, hasta que las absorvamos todas; y entónces, el poder que sobre nosotras ejerce el marido, lo ejerceremos nosotras sobre él; y las mujeres seremos hombres, y el hombre será mujer.

El proyecto primero no hay duda que ya principia á ser ley; pues se ve, efectivamente, que ciertas contemplaciones hechas á la mujer, en gracia de su debilidad ó de su hermosura; ciertas deferencias temidas, en virtud de su inferioridad social; algunos honores y distinciones otorgados por el hombre en las reuniones festivas, en que siempre ejerce un papel primario; la prelacía, que goza de ocupar la derecha del varon en los teatros, en los paseos y en las calles; el derecho indiscutible de ocupar asientos preferentes en reuniones, en conciertos y solemnidades artísticas ó literarias; el sagrado deber marital de acompañar á su esposa, cuando sale de casa, ó delegar otra persona con suficiente idoneidad para el acto, todo este conjunto de derechos femeninos, son ni más, ni menos, que desmembraciones del señorio eminente del hombre, disgregaciones de sus facultades que con el trascurso de algunos siglos pueden trocarse en derechos absolutos, en derechos irreivindicables, en derechos que irán absorviendo lentamente las prerrogativas y fueros que desde tiempo inmemorial hemos gozado los representantes de la masculinidad.

Es necesario, pues, en vista de estos antecedentes, mucha policía; mucha vigilancia en esos centros mujeriles en que continuamente se atacan las preeminencias que el hombre goza en el seno de la familia en la sociedad y en el Estado, y en donde se traman conjuraciones terribles para usurparle la autoridad marital, sus derechos politicos y el privilegio para la obtención de cargos públicos.

La mujer está enardecida por el espíritu de independencia que la lleva á proclamar la igualdad ó la superioridad al hombre, queriendo ejercer dominio sobre él; la mujer ansía el desempeño del cargo de jefe de familia, para impedir al marido que marche solo al café y á las reuniones, yendo, como Dios manda con su *amable* compañera; la mujer reclama sus derechos políticos, para figurar en los consistorios, en las diputaciones y en los parlamentos al lado del mismo hombre, ó en sitial más elevado; la mujer reclama las altas magistraturas del Estado para que su sexo corra parejas con el otro sexo, al cual se equipara en todos los derechos sociales. Su orgullo, su presunción la guian en sus maquiavélicas intenciones, más que la brújula de la razón y del derecho. Pero sean cualesquiera sus incentivos, es lo cierto que urge poner coto á tales maquinaciones; es necesario sofocar en su nacimiento el gérmen de trasformación social que se desarrolla; debemos, unos ú otros, fiscalizar sus actos para que inesperadamente no nos sorprenda el tiempo de la revolución que fragua; porque, si llega el dia en que la mujer se encargue de la jefatura de la familia; si adquiere el derecho de sufragio activo y pasivo; si se entromete en la dirección de los negocios del Estado, de la provincia y del municipio, ¡ay Dios mio! ya podemos entonces, nosotros infelices de los hombres, cojer la escoba para limpiar la vivienda, mientras la mujer empuña el sable en defensa de la república; quitar el polvo de los muebles con el plumero, después que se haya marchado al consistorio á tomar acuerdo con las demás *concejalas*; desplumar el pollo y rehogarlo en la cacerola para poner el arroz inmediatamente que salga del congreso de deliberar con las otras *diputadas*; puntearle las faldas y arreglarle los volantes, mientras maneja el taco á las mil maravillas en el juego de billar; plancharle las enaguas y chambras por la mañana, y limpiarle el aderezo, para que á la noche vaya bien emperejilada al baile del salón y digan las concurrentes que le arregla muy bien su mariquita, en fin despojarnos, en una palabla, de todas nuestras vestiduras masculinas, para que ellas se pongan los pantalones y el levita y nosotros quedemos trasformados en sumisas maritornes, salvo el distingo natural que por su misma naturaleza es incambiable.

Hombres, ya lo sabeis; si todo esto sucede, será por vuestra debilidad ó negligencia; no alegueis ignorancia, que ya os lo pone de manifiesto.

Un antropólatra.

ÚLTIMA HORA.

Hemos recibido el siguiente telegrama que amplia las noticias que en otro sitio damos sobre el ferro-carril.

Madrid 10, 10-15 n.

Director Eco de Teruel.

Reunidos diputados aragoneses, Ochoteco, O'lawlor, Santacruz, Ballesteros, Wenceslao Martinez, han acordado pedir al gobierno aumento subvención ferro-carril Calatayud-Teruel. Negándose pediránle igual subvención Teruel-Sagunto, subastando ambas lineas. Escribo correo. — Gascón.

REVISTA COMERCIAL.

Precios del dia.

Trigos.—*Chamorra superior*, de 15'65 á 15'88, reales. Doble Decálitro ó sea de 33'50 á 34 reales fanega.

Id. id. ordinaria, 14'95 15'18 idem id. 32, 32'50.

Idem *Candeal*, 14'48 14'71 idem id. 31 á 31'50.

Idem *Chamorro de Castilla*. 14'25 14'48 id. id. 30'50 á 31 rs.

Idem *Blanqueta o Royo*, 13'09 13'32 id. id. 28 á 28'50

Idem *Jeja*, 13'32 13'55 id. idem 28'50 á 29.

Idem *Morcacho*, 10'74 á 11'21 idem id. 23 a 24.

Idem *Centeno*, 9'81 á 9'92 ó sea de á 21 rs. fanega á 21 y medio.

Idem *Cebada* 8'41 8'64 id. idem 18 á 18'50.

Idem *Avena* 7'47 7'71 id. idem 16 16'50.

Harinas, de 1.ª 32 á 32'50 pesetes saco de 92 kilos para fuera, 5'25 pesetas arroba para la población.

Idem de 2.ª de 30 a 30'50 pesetas arroba id. id.

Idem de 3.ª á 25 á 25'50 id. id.

Arroz cilindrado superior de 20'43 á 21'19 reales los 10 kilos ó 27 á 28 reales arroba.

Carnes, de *Carnero*, 1'60 pesetas kilo

Idem de *obeja*, á 1 peseta 20 céntimos id.

Tocino añejo, á 3 pesetas id.

Idem Fresco á 1'80

Judías *pinet blancas*, 10'59 11'35 rs los 10 kilos, ó 14 15.

Garbanzos superiores saoco 50'73 51'48 id. id. 67 á 68 id. id.

Patatas, á 4 y 1/2 rs. arroba.

Cañamones.—De 7'47 á 7'71 ó sea de 16 á 16'50 rs. fanega.

Bacalao, nuevo á 31'79 los 10 kilos ó sea á 42 rs. arroba.

Aceite, 57 á 58 id. id.

Jabón, á 50 id. id.

Imp. de Dionisio Zarzoso.

ANUNCIOS.